

警察庁「各府省からの第2次回答」

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
26	B 地方に対する規制緩和	産業振興	指定管理鳥獣捕獲等事業に係る実包の譲り受けの許可の廃止	鳥獣保護法に基づく指定管理鳥獣捕獲等事業に用いる実包の譲受について、許可を要しないこととすべき。  【支障事例】 委託者(捕獲従事者)から「申請手続のため捕獲の着手までに手間と費用がかかった」旨の苦情が多く寄せられ、事業の円滑な実施に支障が生じている。  【制度改正の必要性】 指定管理鳥獣捕獲等事業に用いる実包の譲受については県知事の許可が必要である一方、狩猟及び有害捕獲に用いる実包の譲受については県知事の許可が不要であることから、指定管理鳥獣捕獲等事業についても、許可不要として支障がないものとする。	【現状】 本県では、原発事故による影響で、狩猟者の減少や出荷制限等による狩猟意欲の低下が著しく、インシデが大幅に増加し、農業被害や生活環境被害が急増している。このため、これまでの狩猟・有害捕獲に加え、鳥獣保護法に基づく指定管理鳥獣捕獲等事業(委託者:福島県猟友会)を実施している。 事業実施に伴う火薬類取締法に基づく実包の譲受許可申請に当たり、各支庁での申請者合計362人(申請件数362件)、申請手数料等の費用負担 887,568円(2,400円/件+手数料)が生じた。  【支障事例】 委託者(捕獲従事者)から「申請手続のため捕獲の着手までに手間と費用がかかった」旨の苦情が多く寄せられ、事業の円滑な実施に支障が生じている。  【制度改正の必要性】 指定管理鳥獣捕獲等事業に用いる実包の譲受については県知事の許可が必要である一方、狩猟及び有害捕獲に用いる実包の譲受については県知事の許可が不要であることから、指定管理鳥獣捕獲等事業についても、許可不要として支障がないものとする。	提案の実現により、指定管理鳥獣捕獲等事業を効果的に実施することが可能となり、指定管理鳥獣の集中的かつ広域的な管理が期待できる。	火薬類取締法第17条 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律第9条、第14条の2	警察庁、経済産業省、環境省	福島県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、岐阜県			北海道、いわき市、千歳市、群馬県、山形県、徳島県、宮崎県	<p>○狩猟や有害鳥獣捕獲、猟独自の管理捕獲では、いずれにおいても一定の数量までは無許可で実包を購入することができる。指定管理鳥獣捕獲等事業においては、従事者が許可申請、許可証の交付を受ける必要がある。申請者の負担が大きくなっている。</p> <p>また、事業実施前の短期間に大勢の捕獲従事者が手続きをすることとなるため、交付手続きに日数を要している。</p> <p>4月から5月はニホンジカが出産前で、個体数を効率的に減少させるための有効な捕獲時期で、年度当初からの事業実施に努めているが、許可証の入手に時間を要して捕獲の着手が遅れる事態も生じなど、事業の円滑な実施に支障をきたしている。</p> <p>このため、指定管理鳥獣捕獲等事業の従事者においても、一定の数量までは無許可で購入できれば、捕獲従事者の負担軽減や、出産期前の捕獲による個体数削減効果が期待できる。</p> <p>○【支障事例】 指定管理鳥獣捕獲等事業に係る捕獲業務の委託先は法人であるが、譲受許可申請は個々の捕獲従事者(本県では50人程度)が行うため、申請手続に時間を要したり、申請手数料の費用負担が生じたりすること、円滑な事業遂行に支障が生じている。</p> <p>【制度改正の必要性】 主に個人で実施する狩猟、有害鳥獣捕獲に用いる実包の譲受は、正常な事業活動を阻害するおそれがあるとの理由で都道府県公安委員会の許可が不要となっている。 このため、申請を捕獲従事者個人が行っている指定管理鳥獣捕獲等事業の実施のための実包の譲受についても、同様の理由により許可不要として支障はないと考えられる。</p>
67	B 地方に対する規制緩和	医療・福祉	風俗営業等の営業所設置に対する規制緩和	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律等の規制により、風俗営業等の営業所が設置当初は設置が制限される地域内になかったものの、設置後に「その周辺における良好な風俗環境を保全する必要がある施設」が当該地域内に設立されたことにより、既存の営業所が閉鎖し、新たな事業者が入れ替わる際や既存の事業所を建替える際の許可申請ができなくなるという事態が生じている。 具体的には、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第4条第2項第2号「営業所が都道府県の条例で定める地域内にあるときは、許可を要しない」との規定を受けて東京都が風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令第3条第1項第2号に風俗営業法に係る営業所の設置を特に制限する地域として児童福祉施設の敷地から周囲100m以内の地域(ただし、東京都公安委員会規則で定める地域に該当する区域(商業地域においては50m以上の区域)を除く)と定めている。 このことにより、駅周辺地区の認可保育所の開設や認証保育所の認可への移行の際に、周囲の既存の風俗営業等の営業所が閉鎖し、新たな事業者が入れ替わる際や既存の事業所を建替える際の許可申請ができなくなることから、当該事業者の反対に遭い、認可保育所の開設や認証保育所の認可移行に支障をきたしている。 特に、現在、国が保育定員の受け皿拡大のため待機児童解消緊急対策として主要事業に掲げている「認可外保育施設等の認可化移行支援」を実施するうえで、駅周辺に多数設置している認可外保育施設の認可移行に支障が生じている。	利便性の高い駅前地区での認可保育所の開設及び認証保育所の認可移行が可能となり、駅前地区の保育定員の拡充により、待機児童の効率的な解消といった効果も期待できる。	・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(第3条・第4条) ・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令(第6条) ・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例(都条例) ・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例の施行に関する規則(都規則)	警察庁	三鷹市				風俗営業の営業制限地域については、各都道府県の風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例等が地域の事情に応じて柔軟に指定することが可能であり、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令第6条は、営業制限地域を定める基準について規定しているに過ぎない。また、同令第6条第3号に規定する「良好な風俗環境を保全するため必要な最小限度のもの」についても、地域の事情に応じて各都道府県で判断すべきものであり、保育所の健全な営業所の設置が阻害されないよう一律に規定することは困難である。 なお、各都道府県の風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例等を改正することにより、保育所を健全な施設から除外することや、地域の事情に応じて一部の地域で営業制限地域を設けないこととする事は可能である。	
88	B 地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	緊急通行車両等の事前届出における事務の見直し	災害発生時における緊急通行車両等の事前届出制を採用し、おとり、都道府県知事又は公安委員会による事前確認し、標準及び証明書を交付することとなっているが、次のように見直し。 ① 事前届出の段階で、予め標準・証明書を交付する仕組みとする。 ② 車両毎の届出ではなく、事業者毎や台数のみの届出とする。  【制度改正の必要性】 災害は、常に様々な様相を呈し発生する。災害対応(特に緊急時対応)の場面では、平常時には想像のつかない事態に遭遇するもの。そのため、緊急通行車両等の事前届出制を採用していることは意義がある。しかしながら、現在の運用では、自治体は迅速な災害対応策活動が求められているにも関わらず、事前届出済の車両であっても、災害発生後でないと標準・証明書が交付されない仕組みとなっている。 【制度改正の内容】 現場の最前線に立つ自治体の公用車等についても、緊急自動車と同様、災害発生後に迅速な災害対応策を可能とする仕組みが必要である。 【支障事例】 事前届出済の車両であっても、災害発生後の標準・証明書の確認申請時、車両使用者は車両毎に確認申請書を作成し、確認者は車両毎に標準・証明書を交付するなどの事務手続きが省略できず、事務手続きに時間を要する。 栃木県においては、平成28年熊本地震に伴う被災地での医療支援のために使用する車両について、緊急通行車両等確認証明書の発行を受け際に、車両ごとに車検証等の書類が必要となり、事務手続きが非常に煩雑であったとの意見もあった。また、災害時に必要な物資(医療ガス)の供給に関する協定を締結している団体から、災害発生に備えて事前に標準・証明書を交付してほしい旨の要望があった。 【状況の変化】 東日本大震災の教訓等を踏まえ、全国知事会で、都道府県相互の広域応援体制におけるカー(支援)県体制を構築するなど、災害時の広域応援体制の重要性・必要性が増している。平成28年熊本地震においても、新潟県をはじめ日本全国の各自治体から被災地へ応援派遣しているが、被災地まで公用車で移動せず、被災地周辺でレンタカー等の車を調達し、現地災害対応策の支援を行なうなど、広域応援自治体による災害対応策において車両の特定が困難である場合もある。このように、想定とは異なる事態も生じている。	事前届出の段階で、予め標準・証明書を交付する仕組みとすることで、車両使用者にとって災害直後における確認申請に係る事務負担が軽減できるばかりか、確認・交付する側も事務負担が軽減でき、その労力分を災害対応業務に回すことができる。よって、これまで以上に、災害発生後に迅速な災害対応策が実施できるため、災害時の住民の福祉に資するものである。  同様に、車両毎の届出ではなく、使用者毎や使用台数のみの届出で標準及び証明書を交付するよう見直しすることで、使用者及び確認者双方にとって事務負担が軽減できる。また、非常時に緊急通行車両の届出があった場合でも、事業者毎に発行する仕組みであれば、車両を確認する事務が軽減され、その労力分を災害対応業務に回すことができる。よって、これまで以上に、災害発生後に迅速な災害対応策が実施できるため、災害時の住民の福祉に資するものである。	災害対策基本法施行規則(第6条、別記様式第3、別記様式第4)  災害対策基本法施行令第33条  災害対策基本法第76条第1項  「大規模災害に伴う交通規制実施要領」(平成24年3月8日付警察庁内規発第7号等)	内閣府、警察庁、総務省	新潟県、福島県、栃木県	茨城県、江川市、八尾市	<p>○災害時に、複雑多様な事務を行うことは困難であり、対応を迅速に行えるよう事務の簡素化が図れることは非常に有用。</p> <p>○当団体の場合、環状7号線以内への車両流入規制がかかるが、現状では交付手続き・交付後の必要車両への配布等の事務手続きで、環状7号線の内外を何度も往復しなければならない状況が発生する。事前届出の段階で、標準・証明書の交付が可能になることにより、迅速な災害対応業務に資することができる。</p> <p>また、救援活動・応急復旧活動等を実施する災害時協力協定団体の届出については、事業者名及びその使用台数のみの届出で標準及び証明書を交付することによって、発災後の迅速な対応が可能となる。</p>			
90	B 地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	道路交通法施行令第13条第1項に、「国民保護法上の国民保護措置の実施等に当たり、使用する自動車」を新たに追加すること	住民避難を要すると判断される大規模テロなどの緊急事態発生時、現場で消防・警察などの関係機関と連やかに情報交換・調整を開始して被害を最小限とするため、道路交通法施行令第13条第1項に、「国民保護法上の国民保護措置の実施等に当たり、地方公共団体が現地調整所の迅速な実施のための出動に使用する自動車」を新たに追加すること。	現行法では、地方公共団体が大規模テロなどの緊急事態発生時に対応できる大規模テロなどの緊急事態発生時、現場で消防・警察などの関係機関と連やかに情報交換・調整を開始して被害を最小限とするための現地調整所の在り方について」「平成19年内閣府令)に基づき、国民保護措置が実施される現場において、現地関係機関の活動を円滑に調整する必要があるときは、現地調整所を迅速に設置することが推奨されており、当市でも「さいたま市国民保護計画」(「さいたま市現地調整所活動マニュアル」等)を作成し、国民保護発生時に対する体制を整えていることである。 しかしながら、上記マニュアルを活用し、緊急事態に対応するためには、現地により早く到着する必要があるが、現状においては、警察車両の先導を受け現地向かう方法をとらざるを得ない状況である。 このため、事態が住民避難を要すると判断される場合でも、現地で活動中の関係機関との情報共有及び避難に係る、時機に合わせた調整を開始することが困難であり、市民の被害が拡大するおそれがある。	道路交通法施行令第13条第1項 武力攻撃事等における国民の保護のための措置に関する法律第155条及び武力攻撃事等における国民の保護のための措置に関する法律施行令第39条において、武力攻撃事等においては、国民の保護のための措置を実施するために必要な車両(緊急通行車両)以外の車両の通行禁止又は制限することができるとされていることから、今回の提案が実現すれば、より正確な情報に基づいて、県としての指示を早期決定することが可能となり、市民の被害を最小限にとどめることができる。	内閣府、警察庁	さいたま市	日高市、千歳市、群馬県、茨城県	<p>○現行法では、地方公共団体が大規模テロなどの緊急事態発生時に対応できる「緊急自動車」の規定がないため、「緊急自動車」以外の自動車等で現地に向かうことしかできず、急行することが困難である。さらに、現場周辺に到着できないおそれもある。</p> <p>また、国民保護法第112条で定める市町村長の退避の指示等や、第114条で定める警戒区域の設定は、都道府県知事も指示を行うことができるとされていることから、今回の提案が実現すれば、より正確な情報に基づいて、県としての指示を早期決定することが可能となり、市民の被害を最小限にとどめることができる。</p> <p>○万が一テロ事案が発生した場合、県としては、迅速かつ的確な初動対応のため、現地調整所の設置の有無に関わらず現地方面(警察や消防の現地指揮所等)に職員を派遣し、情報収集や現地における関係機関との調整を行うこととなるが、緊急自動車の指定により、目的地までの到着時間が短縮されると考えられることから、緊急自動車の対象とする必要はない。</p>			



警察庁「各府省からの第2次回答」

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改革による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
203	日 地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	道路の規制標示補修(塗直し)について	道路の規制標示補修(塗直し)について、都道府県公安委員会との協議を経て、道路管理者が自発的に補修を実施することが可能となる措置	【制度改正の必要性】不鮮明になった横断歩道、一時停止線等の規制標示の塗り直しについては、都道府県公安委員会の所管であり、補修が出来ない状態にある。本市において、平成28年2月に下校途中の小学生が車にはねられて死亡する事故が発生した。事故との直接の因果関係は不明ながら、現場の横断歩道は剥けており、地元住民からも改善の要望が届いていた。その他にも市内には多数の不鮮明な規制標示があり、市民からも補修に関し非常に強い要望が届いており、その都度、所管警察署に要請しているが対応までに時間がかかる。	緊急を要すると認められる場合等、都道府県公安委員会と道路管理者が協議の上、道路管理者が自発的に規制標示の補修(塗直し)ができる措置を講じること、迅速な対応が可能となるため、安全の確保、交通事故の抑止などにつながる。	道路交通法第4条第1項 地方財政法第28条の2	警察庁、総務省	厚木市		大田原市、茂原市、松本市、豊田市、徳島県久留米市	○当市でも同様に、修繕が必要な規制標示において、迅速な対応がとれないケースが見受けられる。 基本的には所管する公安委員会に迅速な対応をお願いしたいが、公安委員会による早急な対応が難しいのであれば、市が補修を実施することで迅速な危険箇所の改善が可能であると考える。 ○本市においても、横断歩道や一時停止線などの規制標示が不鮮明な箇所について補修要望があった際は、公安委員会に補修の要請を行っているところであるが、対応までに時間を要しているところである。 ○都道府県公安委員会において設置・管理する交通安全施設については、各都道府県警察において、維持管理を行っているところであるが、各都道府県警の限られた予算の範囲内において行っているため、その優先度を検討して補修を行っている。 そのため、修繕が必要な箇所全てに対応できていない現状にあり、公安委員会と道路管理者における協議により、道路管理者による補修が可能となれば、より総合的な交通安全施設のインフラ対策が可能となる。 ○本県においても、補修事業者等から同様の要望があり、制度改革により、更なる安全・安心な交通環境の整備につながるものと考えられる。 ○分譲地一帯を修繕(停止線、停止誘導線、カーブミラー、道路補修等)する際、停止誘導線、カーブミラー及び道路は、市が即時に対応することが可能であるが、停止線は警察対応となることから、市と警察の施行時期にずれが生じてしまい、緊急時の対応を一体的に行うことができない。	都道府県公安委員会は、道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第1項の規定に基づき、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、信号機又は道路標識若しくは道路標示を設置し、及び管理して、道路における交通の規制をすることができることとされており、道路標示等の補修も「管理」の一環として都道府県公安委員会が実施しているものである。 交通安全規制については、交通流・量、交通事故の発生状況、通学路の有無等の地域の交通実態を総合的に考慮して道路標識・道路標示を設置するとともに、その効果等の点検・確認を恒常的に実施し、交通状況及び沿道状況の変化、道路利用者のニーズの変化等によって実態に合わなくなった場合は必要を見直しを行うこととしており、都道府県公安委員会としては、道路標識・道路標示を設置すれば対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、警察官による交通指導取締りを推進することによって、交通安全規制の実効性を担保しているところである。このため、交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標識・道路標示の設置と管理を一体として行い、的確な交通安全規制を実施することは、困難であると考える。 よって、本件提案への対応は不可である。 なお、都道府県警察では、道路環境や道路利用者のニーズの変化等を見極めた道路標示等の整備、更新に努めているところであるが、警察庁では、引き続き、必要な予算の確保や迅速な対応に努めるよう、都道府県警察を指導してまいりたい。
251	日 地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	協議により道路管理者が自発的に規制標示の管理(修繕行為等)を行えるようになる規制緩和	規制標示の管理権限(修繕行為)について、都道府県公安委員会との協議により規制標示の修繕を可能とする。	道路標示の内、公安委員会の権限である規制標示(横断歩道・停止線・「止まれ」等)については、道路交通法、地方財政法及び道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(以下「命令」という。))に基づき、公安委員会が設置、修繕を実施している。市道であれば、「止まれ」は公安委員会と協議の上、修繕を実施しているが、停止線・横断歩道は修繕できないため、交差点における一体的な交通安全対策が実施できない状況にある。また、予算措置がなされていない等の理由により、長期期間修繕されない場合が多い。	市内では修繕が必要な箇所が多く、また、地域からの要望も多い。公安委員会との協議により道路管理者が自発的に規制標示の修繕を可能とすることにより、交差点における一体的な交通安全対策による安全性の向上効果が期待できる。	道路交通法第四十条 地方財政法第二十八條の二	警察庁、総務省	豊田市		大田原市、厚木市、豊田市、徳島県久留米市	○当市でも同様に、修繕が必要な規制標示において、迅速な対応がとれないケースが見受けられる。 基本的には所管する公安委員会に迅速な対応をお願いしたいが、公安委員会による早急な対応が難しいのであれば、市が補修を実施することで迅速な危険箇所の改善が可能であると考える。 ○本市においても、横断歩道や一時停止線などの規制標示が不鮮明な箇所について補修要望があった際は、公安委員会に補修の要請を行っているところであるが、対応までに時間を要しているところである。 ○都道府県公安委員会において設置・管理する交通安全施設については、各都道府県警察において、維持管理を行っているところであるが、各都道府県警の限られた予算の範囲内において行っているため、その優先度を検討して補修を行っている。 そのため、修繕が必要な箇所全てに対応できていない現状にあり、公安委員会と道路管理者における協議により、道路管理者による補修が可能となれば、より総合的な交通安全施設のインフラ対策が可能となる。 ○本県においても、補修事業者等から同様の要望があり、制度改革により、更なる安全・安心な交通環境の整備につながるものと考えられる。 ○分譲地一帯を修繕(停止線、停止誘導線、カーブミラー、道路補修等)する際、停止誘導線、カーブミラー及び道路は、市が即時に対応することが可能であるが、停止線は警察対応となることから、市と警察の施行時期にずれが生じてしまい、緊急時の対応を一体的に行うことができない。	都道府県公安委員会は、道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第1項の規定に基づき、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、信号機又は道路標識若しくは道路標示を設置し、及び管理して、道路における交通の規制をすることができることとされており、道路標示等の補修も「管理」の一環として都道府県公安委員会が実施しているものである。 交通安全規制については、交通流・量、交通事故の発生状況、通学路の有無等の地域の交通実態を総合的に考慮して道路標識・道路標示を設置するとともに、その効果等の点検・確認を恒常的に実施し、交通状況及び沿道状況の変化、道路利用者のニーズの変化等によって実態に合わなくなった場合は必要を見直しを行うこととしており、都道府県公安委員会としては、道路標識・道路標示を設置すれば対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、警察官による交通指導取締りを推進することによって、交通安全規制の実効性を担保しているところである。このため、交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標識・道路標示の設置と管理を一体として行い、的確な交通安全規制を実施することは、困難であると考える。 よって、本件提案への対応は不可である。 なお、都道府県警察では、道路環境や道路利用者のニーズの変化等を見極めた道路標示等の整備、更新に努めているところであるが、警察庁では、引き続き、必要な予算の確保や迅速な対応に努めるよう、都道府県警察を指導してまいりたい。
264	日 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	駐車場出入口設置に係る規制緩和	駐車場出入口設置に係る規制緩和	駐車場方法及び同法施行令において技術的基準として義務付けられている路外駐車場の出入口の配置等については「交差点の側面又はそこから5メートル以内の部分」のうち一定のものについて適用が除外されている(令第7条第2項)一方、安全対策上同等の規制で十分と思われる「道路のまがりかどから5メートル以内の部分」については同様の適用除外がなされていないため、最速でない又はより不適切な位置への設置に至るケースが生じかねない状態にあり、出入口設置に多額の費用がかかるケースも想定される。  (構成上の具体例) 駅前や繁華街等、大通りに面している地域では、裏口のまがり角に駐車場の出入口を設置した方が、交通渋滞の防止や安全な通行の観点から望ましいケースがある。	駐車場の出入口設置場所の選択肢が増えるため、より安全・円滑な道路交通実現に資する。	駐車場法施行令第7条第2項	警察庁、国土交通省	指定都市市長会		新都区	○本市に提出される路外駐車場設置届出の中には技術的基準を遵守するため、出入口の位置について適切とははわれない計画が散見される。状況によっては、適用除外した方が合理的と考えられるケースもある。 ○繁華街、商店街、幹線道路に囲まれたエリア等における駐車場の出入口位置は、現行法に基づく安全面から望ましい位置に設置できないことがある。安全面を考慮しつつ、利便性等を向上させるため、規制、基準の緩和を望む。  【内閣府】 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。))」は、自転車利用における交通事故の増加、自転車の無秩序な放置の増大等を背景として制定・改正されたものであり、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し基本的な事項を定めることと、地域の自主性に基づき、具体的な撤去等の措置について地方公共団体の条例に委ねることを内容として、地方公共団体は、その自主性に基づき、条例を定めて自動二輪車の撤去措置等を実施できると解されているものと承知している。 【警察庁】 警察庁において回答可能な事項なし 【国土交通省】 本件提案にある放置自転車等の撤去に関することは、国土交通省の所掌するところではない。	
276	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	放置自転車対策の対象拡大	中心市街地の環境改善、放置自転車対策として、道路運送車両法に定める原付二種(50cc超125cc以下)まで自治体が撤去・保管できるよう自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の改正を求める。	【提案の背景】 駅周辺の放置自転車対策として、本市では、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。))に基づき条例を制定し、放置自転車の撤去・保管を行っているところである。自転車法においては、道路運送車両法第109条に規定されている排気量500cc以下の原動機付自転車(以下、「原付」という。))及び同第111号の2に規定されている自転車のみを法の対象としており、道路運送車両法に定める原付二種(排気量500cc超～125cc以下)は、原付一種(排気量500cc以下)との車体の大きさはそれほど変わらないにもかかわらず、地方公共団体では撤去できず、警察による駐車違反取り締まりに委ねるしかない。 【支障事例】 自動二輪車の放置(駐車違反)は、自転車及び原付の放置以上にまちの景観を損ね、歩道の通行機能を阻害している場合が目立ってきている。自動二輪車の放置を現認したときは、その都府県警察に駐車違反取り締まりの依頼をするのが、対応が遅れることや対応しきれない場合がある。警察と共同してキャンペーンを行い、同時に自動二輪車の撤去活動をするこも年に一度か二度はあるが、その頻しなりにすぎず、根本的な解決にはなっていない。 【本市の実情】 本市の自転車駐車場の整備は進んでおり、近年の技術革新により、サイズが原付一種とほぼ変わらなくなっている原付二種までは、撤去等も含めて現状と相違なく対応が可能である。	自動二輪車の放置(駐車違反)の減少により、まちの景観の向上、歩道の通行機能の確保に繋がる。	自転車法の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第2条第1項第2号	内閣府、警察庁、国土交通省	八王子市		柏市、寝屋川市、伊丹市、徳島県	○自動二輪車の放置を現認したときは、その都府県警察に駐車違反取り締まりの依頼をするが、迅速な対応ができない場合や対応しきれない場合がある。道路運送車両法に定める原付二種までを撤去対象とすることで、まちの景観の向上、歩道の通行機能の確保等に努めたい。 ○本市の自転車等放置禁止条例により道路、自転車等駐車場に設置してある自転車及び50cc以下の原動機付自転車は撤去・保管することができるが排気量500ccを超える2輪車は撤去することができなく苦慮している。以前50cc超の2輪車が自転車等駐車場に設置されて撤去できず、駐車場利用者から市民に不信感を持たれた。法律の改正を希望したい。 ○本市でも八王子市と同様に、自動二輪車の違法駐車に関しては、その都府県警察に取り締りを依頼しているが、対応が遅れることもあり、根本的な解決には至っていない。市営駐車場及び保管返還所においては、八王子市と同様に自動二輪車の駐車及び受け入れが可能であるため、市による自動二輪車の撤去は可能であると考える。 ○本市においても、自動二輪車の撤去については、その都府、警察に連絡し対応をお願いしている状況である。法律の改正により、自動二輪車を自治体が積極的に撤去することにより、駐車違反の減少につながるものと考えている。 ○本区では、駅周辺を放置禁止区域に指定し、自転車及び原動機付自転車の撤去を行っている。また、区民から自転車、原動機付自転車の撤去の依頼があった場合、当該自転車及び原動機付自転車へ警告の後撤去を実施している。しほは、道路運送車両法に定める原付二種(50cc超125cc以下)の撤去の依頼が寄せられるが、撤去できないため、撤去の対象となる原動機付自転車は、道路運送車両法に定められる原動機付自転車と説明を行っている。しかし、区民からしてみれば、50cc以下の原動機付自転車もそれ以上の原動機付自転車もどちらも原動機付自転車であり、理解を得られず、苦情につながってしまう場合がある。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>道路交通法第八十条「道路法による道路の管理者が道路の維持、修繕その他の管理のため工事又は作業を行なうときは、当該道路の管理者は、第七十七条第一項の規定にかかわらず、所轄警察署長に協議すれば足りる。」とあるが、不鮮明になった横断歩道、一時停止線等の規制標示の塗り直しだけでも、都道府県公安委員会の所管であり、交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標示(塗り直し)を行うことは、困難であると考えられるか、道路交通法第八十条に準じて所管警察署長と協議の上、道路管理者が道路標示(塗り直し)を行うことは困難なのか。</p> <p>道路標示(塗り直し)に専門的知見が必要なのであれば、道路交通法第八十条に矛盾が生じるのではないかと。</p> <p>なお、仮に第一次回答の内容のとおりだとするならば、地方公共団体から都道府県警察に道路規制標示の補修の申し入れがあった際には、適切かつ迅速に対応するよう、各都道府県警察に通知を発生する等で、明確に示されたい。</p>		<p>【豊田市】</p> <p>関係府省の見解の中で、「道路標識・道路標示を設置すれば、対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、警察官による交通指導取締りを推進することによって、交通規制の実効性を担保しているところである。」と記載がある。現状において、道路標示が薄くなった箇所は、予算確保の難しさの理由等により修繕までに多くの時間を要し、的確な管理が出来ているとは言い難い。また、道路標示が見えない状態で規制の取締りを行うことは、一般的に交通規制の有無がわかり難く、適正な取締りの妨げになると考える。</p> <p>交通規制の実質的な管理は公安委員会が行うが、「所管警察署と協議を行えば道路管理者で道路標示の修繕は可能」となれば、上記の問題が解消され、市民の安全につながるかと考える。</p> <p>なお、第一次回答に「警察庁では、引き続き、必要な予算の確保や迅速な対応に努めるよう、都道府県警察を指導してまいりたい。」とあるが、地方公共団体から都道府県警察に道路規制標示の補修の申し入れがあった際には、適切かつ迅速に対応するよう、各都道府県警察に通知を発生する等、明確に示されたい。</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>適切な交通規制を実施するためには、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切である。</p> <p>【全国市長会】</p> <p>停止線の補修については、提案団体の意見を十分に尊重されたい。</p> <p>なお、提案のとおり、希望する市が実施できるようにするとともに、予算措置等の対応を行うこと。</p>		<p>横断歩道、一時停止線等の設置を含めた交通規制については、交通流・量、交通事故の発生状況、通学路の有無等の地域の交通実態を一元的に把握した上で、国道、都道府県道、市町村道等が相互に入り組んでいる道路ネットワークが最速に機能するよう総合的に考慮し実施することが必要である。このため、道路交通法第4条第1項により、(国道、都道府県道、市町村道等)によって主体が分かれてしまう道路管理者ではなく都道府県公安委員会が、規制標示の設置・管理を一元的に実施することとされている。</p> <p>加えて、交通規制の効果等の点検・確認を恒常的に、交通状況及び沿道状況の変化、道路利用者のニーズの変化等によって実態に合わなくなった場合は必要な見直しを行うこととしており(例えば、横断歩道についていえば、その幅幅や場所の移設など)、都道府県公安委員会として、道路標識・道路標示を設置すれば対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、適切な交通規制を行う必要がある。交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標識・道路標示の設置と管理を一体として行い、的確な交通規制を実施することは困難であり、権限と責任を持った都道府県公安委員会が、必要な予算を確保し、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切かつ合理的であることから、本件提案への対応は困難である。</p> <p>なお、道路交通法第90条は、道路を維持管理する責務を負っている道路管理者が、その責務を果たすため、しばしば道路において工事等を行う必要が生じるところ、このような工事等の全てについて道路交通法第77条第1項に規定された道路の使用に係る警察署長の許可を受けなければならぬこととするのは不合理である(一般的にこれら工事等は行われれることを前提としたものであるため、道路交通への影響を最小限に抑えるために必要な事項(工事の時期、方法、道路交通に対する措置等)についての協議を行えば足りる)ため、所管警察署長に協議すれば足りるものと規定されている。</p> <p>このように、本規定は、道路管理者の責務でない事項について、所管警察署長への協議によりそれを責務とするという趣旨のものではないため、このたびの御提案の趣旨とは関係がなく、道路管理者が本規定に準じた手続により道路標示を補修することにはならない。</p> <p>御提案に対する回答は上記のとおりであるが、市町村等から道路標示等の設置・管理を含む交通規制の実施に関する要請があった場合には、都道府県警察と市町村等との間で相互に十分な意思疎通を図るとともに、必要と認められる措置が迅速に講じられるよう、都道府県に再周知してまいりたい。</p>
<p>関係府省の見解の中で、「道路標識・道路標示を設置すれば、対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、警察官による交通指導取締りを推進することによって、交通規制の実効性を担保しているところである。」と記載がある。現状において、道路標示が薄くなった箇所は、予算確保の難しさの理由等により修繕までに多くの時間を要し、的確な管理が出来ているとは言い難い。また、道路標示が見えない状態で規制の取締りを行うことは、一般的に交通規制の有無がわかり難く、適正な取締りの妨げになると考える。</p> <p>交通規制の実質的な管理は公安委員会が行うが、「所管警察署と協議を行えば道路管理者で道路標示の補修は可能」となれば、上記の問題が解消され、市民の安全につながるかと考える。</p> <p>なお、第一次回答に「警察庁では、引き続き、必要な予算の確保や迅速な対応に努めるよう、都道府県警察を指導してまいりたい。」とあるが、地方公共団体から都道府県警察に道路規制標示の補修の申し入れがあった際には、適切かつ迅速に対応するよう、各都道府県警察に通知を発生する等、明確に示されたい。</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>適切な交通規制を実施するためには、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切である。</p> <p>【全国市長会】</p> <p>停止線の補修については、提案団体の意見を十分に尊重されたい。</p> <p>なお、提案のとおり、希望する市が実施できるようにするとともに、予算措置等の対応を行うこと。</p>		<p>横断歩道、一時停止線等の設置を含めた交通規制については、交通流・量、交通事故の発生状況、通学路の有無等の地域の交通実態を一元的に把握した上で、国道、都道府県道、市町村道等が相互に入り組んでいる道路ネットワークが最速に機能するよう総合的に考慮し実施することが必要である。このため、道路交通法第4条第1項により、(国道、都道府県道、市町村道等)によって主体が分かれてしまう道路管理者ではなく都道府県公安委員会が、規制標示の設置・管理を一元的に実施することとされている。</p> <p>加えて、交通規制の効果等の点検・確認を恒常的に、交通状況及び沿道状況の変化、道路利用者のニーズの変化等によって実態に合わなくなった場合は必要な見直しを行うこととしており(例えば、横断歩道についていえば、その幅幅や場所の移設など)、都道府県公安委員会として、道路標識・道路標示を設置すれば対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、適切な交通規制を行う必要がある。交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標識・道路標示の設置と管理を一体として行い、的確な交通規制を実施することは困難であり、権限と責任を持った都道府県公安委員会が、必要な予算を確保し、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切かつ合理的であることから、本件提案への対応は困難である。</p> <p>御提案に対する回答は上記のとおりであるが、市町村等から道路標示等の設置・管理を含む交通規制の実施に関する要請があった場合には、都道府県警察と市町村等との間で相互に十分な意思疎通を図るとともに、必要と認められる措置が迅速に講じられるよう、都道府県に再周知してまいりたい。</p>		
<p>まがりかどについては、道路状況がどのような場合(一方通行で車両同士の危険な錯綜が生じにくい場合等)であったとしても、駐車場出入口の設置がカテゴリーカルに排除される仕組みになっており、駐車場法施行令第7条第2項で規定されている交差点と同じように適用除外の特例が認められるように改めべきと考える。</p> <p>貴府第1次回答で示された理由①、②はあくまでも可能性であり、国土交通大臣が道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障があると判断した場合、設置を認めなければ解決するものである。</p> <p>理由③については、現在、制限規定の適用が除外される可能性がある交差点の側端又はそこから5メートル以内の道路の部分に關しても、駐車場法の技術的基準が適用される駐車場(駐車場の用に供する面積が500㎡以上)においては、一般的には、交差点の側端又はそこから5メートル以内の部分以外の直線道路の部分に出入口を設置することが可能であると考えられ、まがりかどに出入口を設置できない理由にはあたらない。</p> <p>理由④については、当面としてはまがりかどがどれば存在するかデータを持ち合わせていない。しかしながら、仮に少数であったとしても、必要な対策を講じることを前提として、そこに出入口を設置した方が、より交通渋滞の防止や安全な交通の確保に繋がるのであれば、設置を認めるべきであり、ケースが少ないからという理由で検討対象から除外すべきではないと考える。</p>		<p>【新街区】</p> <p>国土交通省、警察庁の見解のとおり、事故の防止、安全性の確保が前提となることは理解しており、駐車場法施行令第7条第2項で規定されている交差点と同じように適用除外の特例が認められるように改めべきと考える。</p> <p>新街区として具体的な事例はありませんが、区内の繁華街、商店街などでも、支障事例と同様のケースが発生することが考えられることから、適用除外について要望しました。</p>	<p>【全国市長会】</p> <p>事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○ 交差点は、駐車場出入口について、例外的に国土交通大臣認定により設置が可能である。一方、まがりかどについては、道路状況がどのような場合(一方通行で車両同士の危険な錯綜が生じにくい場合等)であったとしても、駐車場出入口の設置がカテゴリーカルに排除され、硬直的で過剰な規制の仕組みとなっている。国土交通大臣が個別に認めれば設置可能な交差点と同じように適用除外の特例が認められるように改めるべきではないかと。</p>	<p>路外駐車場の出入口に関する規定のうち、まがりかどから5m以内における出入口の設置については、円滑かつ安全な道路交通が確保できると認められる場合には、柔軟な対応が可能となるよう規定の弾力化を検討する。</p>	
<p>自転車及び原付一種(排気量50cc未満)の無秩序な放置の増大等が、自転車法の制定の背景であるが、近年の技術革新により、原付一種とほとんど変わらぬ車体サイズで原付二種(排気量50cc超125cc未満)が製造されるようになったことから、原付二種においても自転車法制定時と同じ状況が生じているため、それらを解消するための法的根拠の構築を求めることが提案の趣旨である。この点については、国としての現状認識やその必要性について見解を示されたい。</p> <p>現状、道路交通法第51条に基づく、違法駐車に対する措置は車両(自動車、原動機付自転車、軽車両、トロリーバス)を対象としていることから、自転車法を模範とした自治体の条例に基づく原付一種の撤去と重なり合う部分がある。国の回答にあるように原付二種(道路交通法上では「自動車」に分類される)の撤去を自治体の条例に独自に盛り込むことが、条例制定権の中で可能であるのか否か警察庁を始め、国の見解を伺いたい。</p> <p>また、条例による撤去が可能であるのであれば、条例を模範として自転車法の規定と同様に「駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認められる場合に」原付二種を撤去することが、道路交通法に抵触しないことを明確にするよう求める。</p> <p>事実、警察による取締りが十分に機能していない結果、歩道上に原付二種の放置が見られる状況があることが問題なのであって、法改正や法制定が難しいのであれば、警察による取締り及び自治体との連携を強化することによっても目的は達せられるため、警察庁を通じ、監視庁・各道府県警察に強く申し入れてもらいたい。</p>				<p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、十分に検討すること。</p> <p>なお、所管府からの回答が「条例を定めることにより対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>【内閣府】</p> <p>内閣府としては、第1次回答で回答したとおりである。なお、道路交通法や取締に関することは警察庁から回答されると考える。</p> <p>【警察庁】</p> <p>道路交通法との関係に限って申し上げれば、「駅前等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止すること」を目的として道路運送車両法施行規則第1条第2項に規定する第二種原動機付自転車の撤去を地方公共団体が行うことについては、道路交通法第51条に規定する違法駐車に対する措置等とは目的・手法が異なるため、道路交通法との関係で、こうした事項を定める条例の制定が許されないものではないと解される。</p> <p>【国土交通省】</p> <p>国土交通省において回答可能な事項なし。</p>	